

VERSLAG OVER DE UITVOERING EN WERKING VAN HET CONVENANT "WARM-BLEVE-VRIJ SAMENSTELLEN EN RIJDEN VAN TREINEN" IN 2014

Inleiding

Op 14 mei 2012 is het Convenant "Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen" ondertekend door 25 partijen. Sindsdien zijn twee nieuwe partij toegetreden¹, is één partij wegens faillissement afgefallen² en is één partij niet meer actief als spoorgoederenvervoerder³. Het doel van het convenant is een warme BLEVE⁴ te voorkomen. Om deze doelstelling te bewerkstelligen zijn de partijen in het convenant zogenaamde resultaats- en inspanningsverplichtingen aangegaan.

ProRail monitort - op basis van de door vervoerders aangereikte en in het Online-systeem Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS) opgenomen gegevens - de samenstelling van treinen en daarmee in hoeverre treinen met brandbare gassen 'warme-BLEVE-vrij'⁵ hebben gereden op trajecten buiten de Betuweroute en Havenspoorlijn en rapporteert daarover jaarlijks aan de minister van IenM.

Conform artikel 9 van het convenant brengt de minister van IenM jaarlijks verslag uit over de uitvoering en werking van het convenant in niet tot individuele bedrijven herleidbare vorm.

Alvorens dit te doen, zijn de convenantpartijen conform artikel 9 van het convenant in de gelegenheid gesteld om op het concept-verslag te reageren. Voor zover partijen hebben gereageerd, konden zij instemmen met het concept-verslag.

Ook is het concept-verslag op 29 juni 2015 besproken in de Stuurgroep WBV-convenant waarin vertegenwoordigers van vervoerders, verladers, terminal-operators, infrabeheerder ProRail en brancheorganisaties CTGG, KNV en VNCI zitting hebben.

Dit document bevat het verslag over het kalenderjaar 2014. Daarbij zijn ter vergelijking ook de gegevens over het kalenderjaar 2013 opgenomen.

¹ ERS Railways per 1 juni 2014 en SBB Cargo International per 2 december 2015

² Continental Rail Services (CRS)

³ Husa Transportation

⁴ Een warme BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor kan ontstaan als een externe brand (ontstaan door het lek raken van een wagen met zeer brandbare vloeistof, gevolgd door ontsteking) een in de directe nabijheid van die brand aanwezige tank gevuld met brandbaar gas aanstraalt, waardoor de druk in die tank oploopt en tegelijkertijd het materiaal van de tank verzwakt. De combinatie van die twee verschijnselen kan ervoor zorgen dat de tank met brandbaar gas (na verloop van tijd) bezwijkt. Het vrijkomende tot vloeistof verdicht gas kan expanderen en verbranden als een grote vuurbal met een diameter die kan oplopen tot ca. 200 meter.

⁵ Voor de definitie van het begrip warme-BLEVE-vrij samengestelde trein is aangesloten bij de veiligheidsafstanden die zijn opgenomen in sectie 7.5.3 van het Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) en die voor de toepassing van dit convenant inhouden dat de afstand tussen een geheel of gedeeltelijk gevulde tank met brandbare gassen en een geheel of gedeeltelijk gevulde tank met zeer brandbare vloeistoffen ten minste 18 meter moet bedragen dan wel de tank met brandbare gassen gescheiden moet zijn van de tank met zeer brandbare vloeistoffen door twee 2-assige wagens of een wagen met 4 of meer assen, waarbij onder een gedeeltelijk gevulde tank niet een lege, ongereinigde tank wordt verstaan.

1. Aantal treinen met brandbaar gas in Nederland

Aantal treinen met brandbaar gas	2014		2013	
Waar	Aantal treinen	Percentage	Aantal treinen	Percentage
Betuwerroute en Havenspoorlijn	4525	70%	3017	49%
Rest van Nederland	3761	58%	3826	62%
Heel Nederland	6476		6203	

Opmerking: Het aantal treinen door heel Nederland is niet de som van beide deelverzamelingen in de tabel, omdat een trein deels via de Betuwerroute en deels via het gemengde net kan rijden.

Uit bovenstaande cijfers blijkt dat hoewel het totaal aantal treinen met brandbare gassen in 2014 is toegenomen ten opzichte van 2013, het aantal treinen met brandbare gassen dat gebruik maakt van het gemengde net is afgenomen. Het gebruik van de Betuwerroute en de Havenspoorlijn voor het vervoer van brandbare gassen daarentegen is in absolute en procentuele zin toegenomen. Dit betekent dat vervoerders van brandbare gassen dit vervoer verleggen naar de Betuwerroute, waardoor het gemengde net, dat doorgaans door dichterbevolkt gebied gaat, wordt ontzien.

2. Aantal treinen met brandbaar gas buiten de Betuwerroute en het aandeel (niet-) 'warme BLEVE-vrij'

Aantal treinen met brandbaar gas van vervoerders die partij zijn bij het convenant	2014	2013
Totaal	3542	3764
Aantal warme-BLEVE-vrije treinen	3488	3667
% warme-BLEVE-vrije treinen	98%	97%

De vervoerders die partij zijn bij het convenant hebben in totaal 3542 treinen met brandbaar gas gereden over het gemengde net. Met 98% van deze 3542 treinen is warme-BLEVE-vrij gereden. Het al hoge nalevingpercentage in 2013 (97%) is daarmee in 2014 met 1% toegenomen.

Aantal treinen met brandbaar gas van alle vervoerders	2014	2013
Totaal	3761	3826
Aantal warme-BLEVE-vrije treinen	3661	3720
% warme-BLEVE-vrije treinen	97%	97%

Met 3542 van de 3761, d.w.z. 94% (2013: 98%), van de treinen met brandbaar gas buiten de Betuwerroute is gereden door vervoerders die partij zijn bij het convenant. Daarmee is de dekking van het convenant weliswaar hoog, maar licht afgenomen t.o.v. 2013. Dit komt doordat het aantal treinen met brandbaar gas gereden door vervoerders die geen partij zijn bij het convenant, is toegenomen van 62 in 2013 naar 219 in 2014.

Omdat het percentage niet-warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen van vervoerders die geen partij zijn bij het convenant, is toegenomen van 15% in 2013 naar 21% in 2014 (zie onderstaande tabel), is het overall-percentage warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen gelijk gebleven: 97%.

Van de vier vervoerders die in 2014 (nog) geen partij zijn bij het convenant, is inmiddels SBB Cargo International per 2 december 2015 toegetreden.

Aantal treinen		met brandbare gassen			
		in 2014		in 2013	
		In tank-wagons	In tank-containers	Alle treinen	
- van vervoerders die partij zijn bij het convenant	Totaal	3247	295	3542	3764
	aantal niet warme-BLEVE-vrije treinen	35	19	54	97
	% niet warme-BLEVE-vrij	1%	6%	2%	3%
- van vervoerders die geen partij zijn bij het convenant	Totaal	6	213	219	62
	aantal niet warme-BLEVE-vrije treinen	0	46	46	9
	% niet warme-BLEVE-vrij	0%	22%	21%	15%
- van alle vervoerders	Totaal	3253	508	3761	3826
	aantal niet warme-BLEVE-vrije treinen	35	65	100	106
	% niet warme-BLEVE-vrij	1%	13%	3%	3%

3. Redenen van niet warme-BLEVE-vrij rijden van treinen.

In de rapportage van ProRail aan IenM zijn de redenen die vervoerders aanvoeren indien er niet warme-BLEVE-vrij is gereden, opgenomen. Op basis hiervan kan worden nagegaan of partijen zich aan hun verplichtingen houden.

De door de vervoerders opgegeven redenen voor de 54 gevallen van niet-warme BLEVE vrij rijden, zijn onderstaand gerubriceerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen treinen afkomstig uit het buitenland en in Nederland samengestelde treinen. Dit omdat voor het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen in Nederland een resultaatsverplichting geldt en voor treinen afkomstig uit het buitenland een inspanningsverplichting. Verder is aangegeven of de vervoerder een beroep doet op overmacht.⁶

Herkomst trein	Door vervoerder opgegeven redenen van het niet warme-BLEVE-vrij rijden	Aantal treinen
Trein uit buitenland	<i>Trein kon vanwege werkzaamheden in Duitsland niet via de Betuweroute rijden</i>	1
	<i>Transittrein</i>	4
	<i>Samensteller trein in buitenland en ontvangend bedrijf in Nederland geen partij bij convenant</i>	31
	<i>Geen/Onduidelijke reden</i>	3
	<i>Storing in intern automatisch meldingsysteem</i>	1
	<i>Afstand tussen twee eenheden minder dan 18 meter</i>	1
	SUBTOTAAL	41

⁶ Een beroep op overmacht is alleen relevant voor treinen die in Nederland zijn samengesteld, omdat alleen voor deze treinen een resultaatsverplichting geldt.

Trein samengesteld in Nederland	<i>Overmacht. Trein omgeleid via gemengde net vanwege storing op Betuweroute</i>	3
	<i>Overmacht. Geen schutwagens beschikbaar.</i>	1
	<i>Geen overmacht. Geen opgave reden.</i>	4
	<i>Geen overmacht. Bij samenstelling trein niet van bewust dat trein via gemengde net zou rijden</i>	1
	<i>Geen overmacht. Door systeemtechnische redenen geen controle op samenstelling trein</i>	1
	<i>Geen overmacht. Bij belading trein en daarop volgende controle niet opgemerkt</i>	1
	<i>Geen overmacht. Samensteller trein geen partij bij convenant. Vervoerder heeft geen invloed op samenstelling trein.</i>	1
	<i>Geen overmacht. Afstand tussen twee eenheden minder dan 18 meter</i>	1
		SUBTOTAAL
	TOTAAL	54

Van de 54 niet-warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen van convenantpartijen waren er 41 afkomstig uit het buitenland (76%); 13 treinen zijn samengesteld in Nederland (24%).

Van deze 13 in Nederland niet-warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen hebben vervoerders in 4 gevallen (31%) een beroep gedaan op overmacht.